

Armando, G.

Article — Digitized Version

Auftrieb in Portugiesisch-Afrika

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Armando, G. (1956) : Auftrieb in Portugiesisch-Afrika, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 36, Iss. 6, pp. 341-344

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132300>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Die deutsch-österreichische Schiffsgruppe, die seit Jahren in enger Zusammenarbeit und Quotengemeinschaft fährt — lediglich der österreichische Binnenverkehr ist davon ausgenommen —, verfügt über genügend Schiffsraum, um auch erhöhten Ansprüchen zu genügen. Die geplante Fertigstellung des eigenen Werkhafens für die Linzer Hütte (VOEST) wird wesentlich dazu beitragen, dort die Liegezeiten der Schiffe abzukürzen und Schiffsraum freizugeben. Außerdem verfügt nicht nur Deutschland über einige Donauwerften: nach dem Staatsvertrag hat Österreich die große Schiffswerft der DDSG in Korneuburg von den Sowjets zugleich mit den Schiffen der ostzonalen DDSG für 2 Mill. \$ zurückgekauft. So kann in kürzester Zeit neuer Schiffsraum gebaut werden.

Obwohl weder Österreich noch Deutschland Mitglied der 1948 in Belgrad von den Oststaaten neu geschaffenen Donaukommission sind, bezieht sich die von ihr ausgesprochene Schiffsverkehrsfreiheit unzweifelhaft auch auf diese beiden Uferstaaten. Sie wird bekräftigt durch die Friedensverträge der Oststaaten und für Österreich durch den Staatsvertrag. Österreich hat daher bisher keine Eile gezeigt, in diese Donaukommission einzutreten, obwohl die Belgrader Konferenz dies für die Zeit nach dem Staatsvertrag vorsah. Österreich ist es nämlich gelungen, mit den Donaustaaten ergänzende Schiffsverkehrsabkommen zu schließen, die zwar keineswegs alle Wünsche erfüllen — z. B. hinsichtlich der Errichtung von Agenturen —, die aber für die Abwicklung des Schiffsverkehrs genügen. Die Bundesrepublik hat dies trotz der fehlenden diplomatischen Beziehungen ebenfalls erreicht. Die Quotengemeinschaft mit der österreichischen Schiffsgruppe bezieht sich auch auf die Südoststaaten, so daß Deutschland auch aus der Ausweitung des österreichischen Handels mit dem Südosten Vorteile ziehen kann.

Allerdings haben die bisherigen österreichischen Erfahrungen gezeigt, daß die Einschaltung des Donau-

weges keineswegs selbstverständlich für den Südostverkehr ist. Die Oststaaten hatten nämlich bisher ihre Kontrakte franko österreichische Grenze oder cif österreichischen Donauhafen abgeschlossen, um dann auf eigenen Schiffen die günstigste Möglichkeit auszunützen. Auch die Bestimmung im österreichisch-rumänischen Handelsabkommen, wonach 40% der rumänischen Transporte der österreichischen Schifffahrt angedient werden müssen, ändert daran nichts, weil sich diese Klausel nur auf jene Lieferungen bezieht, die überhaupt auf dem Donauwege vorgenommen werden. Man wird aber auf österreichischer Seite trachten, bei den kommenden Verhandlungen mehr als bisher auf die Einschaltung der Donauschifffahrt zu dringen. Andererseits mußte man feststellen, daß der im Osten gültige Transittarif (ETT) ab 1955 selbst für Massengüter überaus niedrige Frachten vorsieht, so daß auch aus diesem tarifarischen Grunde die Einschaltung der Donauschifffahrt schwerfällt.

Das hat sich auch im anlaufenden Verkehr mit der UdSSR gezeigt — von der Ölverschiffung abgesehen. Selbst die Kohle kommt auf der Eisenbahn billiger nach Österreich als zu Schiff, um so mehr, als sie über das Schwarze Meer von Taganrog zu Schiff in die Donaumündung gebracht werden mußte, was wiederholte Umladungen bedingt. Nur Getreide, das unter Anrechnung auf das sowjetische Handelskontingent aus Rumänien antransportiert wird, soll daher auf der Donau gefahren werden. Auch das eben geschlossene österreichisch-sowjetische Schiffsverkehrsabkommen, das eine „gegenseitige, zufriedenstellende Aufteilung“ der Transporte vorsieht, wird selbst bei loyaler Anwendung nichts daran ändern. Die Reparationslieferungen dürften ohnedies davon ausgeschlossen sein. Wenn daher der Handel zwischen der Bundesrepublik und der Sowjetunion in der kommenden Zeit verstärkt werden sollte, dürfte die Donauschifffahrt davon wenig betroffen werden.

Auftrieb in Portugiesisch-Afrika

G. Armando, Lissabon

Im vergangenen Jahrhundert waren weite Kreise in Portugal so entmutigt, daß sie vorschlugen, Mozambique als ein völlig aussichtsloses Unternehmen, das nur Geld verschlinge, abzustoßen. Aber die Kolonisten hielten durch, und die Furcht, dem Lande schweren Schaden an seinem Prestige zuzufügen, veranlaßte die portugiesische Regierung, weiterhin an der bisherigen Politik festzuhalten. Wirtschaftlich ist es nur langsam aufwärts gegangen, so daß Mozambique heute noch in manchen Jahren mit einem Defizit zu kämpfen hat, das 1953 rd. 670 Mill. Escudos betrug.

ZIELBEWUSSTE KOLONIALPOLITIK

Erst in diesem Jahrhundert hat die Regierung Salazar den Weg zu einer zielbewußten Kolonialpolitik eingeschlagen. Der Kolonial-Akt vom Juli 1930 war der erste Schritt dazu. Es handelte sich vor allem um eine durchgreifende Reform in der Verwaltung der Über-

seeprovinzen, die 1951 weiter ausgebaut wurde. Jedes Gebiet hat einen Gouverneur oder General-Gouverneur an der Spitze, der vom Ministerrat auf vier Jahre ernannt wird und der dem Minister für die Überseegebiete verantwortlich ist. Jede der Überseeprovinzen, wie sie neuerdings genannt werden, hat finanzielle und administrative Selbstständigkeit. Da diese Gebiete nun verfassungsmäßig als gleichberechtigt zum Mutterland gehören, war es nötig, sie auch in jeder Beziehung und in beschleunigtem Tempo anzugleichen und ihre Entwicklung zu fördern.

Diesem Zweck dient zunächst der Fünfjahresplan von 1953 bis 1958, der die Summe von 6 Mrd. Escudos für die Förderung der Überseeprovinzen zur Verfügung stellt. Hiervon entfallen auf Angola 2 896 Mill., von denen 1 118 durch Anleihen, die die Provinz aufnimmt, aufgebracht werden sollen, während 900 Mill.

aus den erzielten Überschüssen kommen, die sehr schwankend sind (1951 365 Mill., 1954 202 Mill.). Der Rest soll aus Zollerhöhungen auf Kaffee, Sisal und Baumwollsaat gedeckt werden. Mozambique erhält aus dem Fünfjahresplan 2 342 Mill., als deren Quelle ebenfalls Anleihen und Überschüsse angegeben werden, wobei es allerdings nach den vorliegenden Statistiken nicht klar ist, woher diese Überschüsse kommen sollen. Die Anforderungen in den beiden Provinzen sind natürlich weit größer als die ihnen zugedachte Hilfe, und die Ausführung der Pläne auf den verschiedenen Gebieten erfordert Zeit und Geduld, da die Verhältnisse und Ansprüche jetzt wesentlich andere sind als in der Vergangenheit. Es ist übrigens das erste Mal, daß die Überseeprovinzen in den allgemeinen Haushaltsplan des Staates mit einbezogen worden sind.

Von allen portugiesischen Besitzungen sind nur Angola in Westafrika und die Inseln S. Thomé und Príncipe im Golf von Guinea wirtschaftlich selbständig mit einem kleinen Überschuß — Angola dank der Kaffee-Ausfuhr und der Diamantengruben und S. Thomé wegen seines erstklassigen Kaffees.

Der leitende Gedanke hinter der neuerdings so entschlossenen Politik, die Überseebesitzungen rentabel zu machen, ist nicht allein die Sorge um ihren Wohlstand, sondern vor allem auch die Notwendigkeit, einen aufnahmebereiten Markt für die Industrieerzeugnisse des Mutterlandes zu haben. Der Übergang Portugals von vorherrschend landwirtschaftlicher Tätigkeit zur Industrialisierung kann nur von Erfolg gekrönt sein, wenn die Produkte einen Markt finden, auf dem sie nicht durch eine überlegene Konkurrenz verdrängt werden. Dazu ist aber die Hebung der Kaufkraft erforderlich.

In Anbetracht der primitiven Lebensweise der großen Mehrheit der Eingeborenen ist nur ein sehr begrenzter Teil der Bevölkerung gegenwärtig imstande und geneigt, Artikel zu kaufen, für die er bisher weder Verlangen noch Verwendung gehabt hatte. Um die Neger zu Kunden zu machen, muß erst eine bessere Lebenshaltung für sie geschaffen werden. Aber um kaufen zu können, müssen sie Geld haben, und das bedeutet Arbeit, ungewohnte ständige und regelmäßige Arbeit, eine Sache, für die sie keine besondere Neigung haben, weil sie die Notwendigkeit nicht einsehen. Hierin liegt das größte Problem, das die Regierung zu lösen hat: die Erziehung des Eingeborenen zu regelmäßiger Arbeit.

Der Neger im Innern tut nur das unbedingt Notwendige, um sein Leben zu fristen: Jagen, Fischen und gelegentliches Aufrichten einer Hütte, mehr kann man von ihm nicht verlangen. Alle andere Arbeit wird von den Frauen geleistet. Er liebt seine Ruhe und betrachtet die Arbeit nur als eine unangenehme, wenn auch bisweilen unvermeidliche Unterbrechung seiner Ruhe. Es ist demnach für die Regierung der Überseeprovinzen nicht immer leicht, die nötigen Arbeitskräfte unter den Eingeborenen zu finden.

In erster Linie handelt es sich um die beiden großen Provinzen Angola und Mozambique, die für Portugals wirtschaftliche Zukunft eine wichtige Rolle spielen.

Zur Förderung des Wirtschaftslebens in den beiden Provinzen ist die „Banco de Fomento do Ultramar“ mit einem Kapital von 200 Mill. Esc. gegründet worden. Jede der beiden Provinzen ist mit 20 Mill. und der Staat mit 160 Mill. Esc. daran beteiligt. Zweck ist die Finanzierung von Unternehmungen in der Landwirtschaft, im Handel und in der Industrie. Je schneller die Überseegebiete sich entwickeln, desto mehr Geld ist erforderlich.

WIRTSCHAFTSSTRUKTUR ANGOLAS

Angola ist ein Gebiet von 1 263 000 qkm mit 4 145 184 Einwohnern, von denen 78 903 Europäer und 29 550 Mischlinge sind. Die Hauptstadt ist der bedeutende Hafen Luanda mit 158 000 Einwohnern. Der größte Teil der Eingeborenen sind Bantu-Neger. Entlang der 1 600 km langen Küste erstreckt sich Flachland, das eine Tiefe von 30 bis 100 km hat. Alles übrige gehört in wechselnder Höhe zu dem großen afrikanischen Hochland, das Bodenerzeugnisse der tropischen und der gemäßigten Zone hervorbringt. Die Bearbeitung des Bodens ist von jeher denkbar primitiv gewesen. Ein Stück Wald wird abgeschlagen und verbrannt, und der gewonnene Boden wird bebaut und ausgenutzt. Nach drei bis vier Jahren ist er völlig ausgesogen, und der hungrige Bebauer zieht weiter. Erst durch die europäischen Pflanzler ist eine rationellere Bewirtschaftung eingeführt worden.

Trotz ausgezeichneten Weidelandes ist die Viehzucht, die sich zum größten Teil in den Händen der Eingeborenen befindet, wenig bedeutend, so daß die Ausfuhr an tierischen Produkten sehr gering ist. Die großen landwirtschaftlichen Unternehmungen konzentrieren sich auf Kaffee, Sisal, Tabak, Kakao, Mais, Zucker und ölhaltige Pflanzen. Der Kaffee nahm 1954 die erste Stelle in der Ausfuhr ein. Von dem Gesamtertrag der Ausfuhr Angolas von 2 957 Mill. Escudos im Jahre 1954 entfielen auf den Kaffee allein 1 340 Mill. Hauptabnehmer waren die USA mit 20 000 t, dann Portugal selbst mit 8 000 t. Aus der Handelsbilanz von 1954 geht hervor, daß die USA mit einem Anteil von 27 % der beste Kunde Angolas waren, ihnen folgten Portugal mit 20,84 %, England mit 16,92 % und Deutschland mit 7,26 %. An der Einfuhr waren die Hauptbeteiligten Portugal mit 47,58 %, die USA mit 16 %, England mit 11 % und Deutschland mit 9,87 %. Von den Sachverständigen wird schon seit längerer Zeit die Forderung erhoben, daß die Qualität des Kaffees verbessert werden muß, wenn die Erzeugnisse Angolas sich auf dem Weltmarkt halten wollen. Die übrigen landwirtschaftlichen Produkte fallen in der Bilanz der Provinz noch nicht wesentlich ins Gewicht. Nur Baumwollsaat und Zucker haben infolge ihrer guten Qualität einen sicheren Absatz.

Vor dem raschen Aufschwung des Kaffees standen in Angolas Ausfuhrliste die Diamanten an erster Stelle. 1954 wurden 724 190 Karat im Werte von 349 Mill. Escudos ausgeführt. Die Diamantengruben liegen im äußersten Nordosten der Provinz, dicht an der Grenze zu Belgisch-Kongo. Die Diamanten-Gesellschaft, an der Portugal mit großen Kapitalien beteiligt ist, hat ihre Ausbeutungsmethoden nach dem Muster der Unternehmungen in Belgisch-Kongo organisiert. Vor 1940

ging die gesamte Produktion nach Antwerpen. Als aber Belgien von den Deutschen besetzt wurde, nahmen die Diamanten aus Angola ihren Weg nach London. Während Belgisch-Kongo hauptsächlich Industriediamanten produziert, liefert Angola überwiegend Steine für Schmucksachen. An der Weltproduktion von Diamanten ist Angola mit 20 % beteiligt.

Die übrigen Bergbauerzeugnisse der Provinz sind bisher von geringer Bedeutung gewesen. Aber die geologischen Bodenuntersuchungen haben durch den Fünfjahresplan einen neuen Antrieb bekommen und sollen sich nun auf ein neues Gebiet von etwa 80 000 qkm erstrecken. Kürzlich ist in der Nähe der an der Küste gelegenen Hauptstadt Luanda Erdöl gefunden worden. Nach den ersten erfolgreichen Bohrungen soll jetzt mit der Ausbeutung durch eine portugiesische Gesellschaft begonnen werden, während die Suche nach weiteren Ölfeldern fortgesetzt wird. Große Erwartungen werden auch auf die Ausbeutung der kürzlich erforschten Vorkommen von natürlichem Asphalt gesetzt, die von einem belgischen Sachverständigen als unerschöpflich bezeichnet wurden.

Die Zukunft Angolas hängt aber in der Hauptsache von der Förderung und Entwicklung der Landwirtschaft ab. Als Vorbedingung hierfür ist die Anlage einer größeren Zahl von Wasserkraftwerken für Elektrizitätserzeugung und Bewässerung in Aussicht genommen. Bewässerung ist unerlässlich für die Durchführung des weitreichenden Siedlungsplans, nach dem in den beiden Provinzen Angola und Mozambique eine große Zahl von Siedlungen angelegt werden sollen, wo weiße und schwarze Farmer ein Heim finden werden, das nach 20 Jahren erfolgreicher Bewirtschaftung in ihr Eigentum übergehen soll.

Dies ist ein interessanter Punkt im gegenwärtigen Kolonisationsplan. Anstatt die Schaffung großer, mechanisch bewirtschafteter, landwirtschaftlicher Betriebe zu fördern, die Privatunternehmern überlassen bleiben, wird es vom Staat als wünschenswert und rentabel angesehen, Tausenden von kleinen Farmern die Gelegenheit zur Unabhängigkeit zu geben und sie dadurch zu potentiellen Käufern für die Industrieerzeugnisse des Mutterlandes werden zu lassen. Jede Siedlerfamilie, ob weiß oder schwarz, erhält etwa 3 ha bewässerten Boden, 27 ha Weideland, ein Haus und einen Grundstock von Haustieren. Im Gegensatz zu der mehrfach geäußerten Meinung, daß die neue Siedlungspolitik in Angola und Mozambique nur für Siedler aus Portugal gedacht sei, wird von maßgebender Seite im Überseeministerium ausdrücklich erklärt, daß diese Siedlungspolitik für Weiße und Schwarze gedacht sei.

Friedliches Zusammenleben und Zusammenarbeiten der beiden Rassen und Erziehung der Eingeborenen zu rationellen landwirtschaftlichen Methoden soll hierdurch erreicht werden. Da der Portugiese im allgemeinen keine Rassen-Vorurteile kennt, hat der afrikanische Eingeborene keinen Grund, an Minderwertigkeitsgefühlen zu leiden.

Neben der planmäßigen Schaffung einer Art Mittelstand aus Bauern, Angestellten, Handwerkern und Technikern bleibt die große Frage, wie man die erforderliche

Zahl von nötigen Arbeitskräften für die Erschließung des Innern aufreiben soll. Zwangsarbeit kann nach der Abschaffung des Sonderstatuts für Eingeborene im Jahre 1916 nur im „öffentlichen Interesse“ verfügt werden und wird bezahlt; sie kann aber auch an Stelle einer Gefängnisstrafe oder als eine Verpflichtung dem Fiskus gegenüber für nicht bezahlte Steuern angesetzt werden.

Für das Siedlungsprojekt hat die Regierung in ihrem Fünfjahresplan 1 668 Mill. Escudos angesetzt. Im Cumene-Tal in Angola sollen zunächst 8 000 Familien und im Limpopo-Tal in Mozambique 3 000 Familien angesiedelt werden. Die Bevölkerungszunahme in Portugal beträgt rund 100 000 im Jahr und macht eine Auswanderungspolitik gebieterisch erforderlich. Da die Einwanderungsquoten in den verschiedenen Ländern, die für eine Auswanderung in Frage kommen, beschränkt sind, bleiben die großen afrikanischen Besitzungen als Aufnahmegebiete übrig, die noch Raum und Möglichkeiten für viele Hunderttausende von Portugiesen bieten. Die Regierung ihrerseits möchte jedoch erst die Bedingungen schaffen, die den nach Afrika Auswandernden eine gewisse Sicherheit bieten. Hierzu gehören der Ausbau der Verkehrswege von der Küste zum Innern, Eisenbahnen und Straßen für den Transport von Menschen und Waren, Elektrifizierung und Bewässerung. Der Fünfjahresplan setzt für die Verlängerung der drei Eisenbahnlinien in Angola 1 150 Mill. Esc. an. Desgleichen ist die Erweiterung der Anlagen in den Häfen von Luanda, Lobito und Moçamedes, die sich von Jahr zu Jahr mit wachsender Schnelligkeit entwickeln, ins Auge gefaßt. Der dringend notwendige Ausbau der Straßen, die in der Regenzeit zum großen Teil unpassierbar sind, soll aus dem Budget des Überseeministeriums finanziert werden.

Die Bedeutung der verarbeitenden Industrie für Textilfaser, Zucker, Tabak, Alkohol und Pflanzenöle in Angola ist noch gering. Die Fischindustrie für Trockenfisch, Fischöl und Fischmehl hat jedoch schon einen Anlauf zu einer Entwicklung genommen, die gute Aussichten bietet. Es handelt sich um rund 200 kleine Unternehmungen mit einem Kapital von 30 Mill. Esc. Das wirtschaftliche Rückgrat Angolas aber ist und bleibt die Landwirtschaft, die unbedingt ihre Methoden wechseln und verbessern muß, in erster Linie was die Kaffeekultur betrifft. Ebenso wichtig ist der Aufbau einer rationellen Forstwirtschaft für die Zukunft. Der Raubbau, der mit dem Waldbestand des Landes getrieben worden ist, erfordert eine Aufforstung großen Stils, die von der Regierung geleitet werden muß, um die immer weiter um sich greifende Bodenerosion einzudämmen. Vorbedingung hierzu wäre zunächst eine durchgreifende Aufklärung der Eingeborenen.

WIRTSCHAFTSSTRUKTUR MOZAMBIQUES

Die Provinz Mozambique in Ostafrika umfaßt 771 125 qkm mit einer Küste von 2 795 km Länge. Im Jahre 1950 betrug die Einwohnerzahl 5 730 930 Personen mit einem leichten Überschuf von Frauen. Davon werden 5 638 526 Personen als „nicht zivilisiert“ bezeichnet. In den Jahren 1940—1950 vermehrte sich die ein-

geborene Bevölkerung um 608 347 Köpfe, d. h. um 12 %, infolge der fortschreitenden hygienischen Maßnahmen, die die Kindersterblichkeit eingeschränkt haben. Die Zahl der als „zivilisiert“ bezeichneten Einwohner (Weiße, Gelbe, Inder, Mischlinge und assimilierte Neger) betrug im gleichen Jahr 92 404 Personen, von denen 52,93 % Weiße waren und unter diesen etwa 3 000 Nicht-Portugiesen: Engländer, Deutsche, Holländer, Schweizer, Griechen, Italiener und Nordamerikaner. Seitdem durch den Marshallplan große Mittel für den Ausbau des Hafens von Beira zur Verfügung gestellt wurden, hat sich der amerikanische Einfluß verstärkt. Die Hauptstadt von Mozambique ist Lourenço Marques mit 93 000 Einwohnern, eine moderne Stadt, die als wichtigster Hafen der Provinz und Endpunkt der neuen Limpopo-Eisenbahn in schneller Entwicklung begriffen ist.

Von den 2 342 Mill. Escudos, die Mozambique aus dem Fünfjahresplan erhält, werden als hauptsächlichste Vorhaben die Siedlungsprojekte im Limpopo-Tal mit 684 Mill., die Wasserkraftwerke mit 470 Mill., der Bau der Eisenbahn im Limpopo-Tal mit 572 Mill. und der Ausbau anderer kleinerer Eisenbahnen mit 400 Mill. Esc. bedacht. Das übrige fällt auf den Ausbau von Hafenanlagen, Straßen und Flughäfen.

Die Hälfte der Provinz ist Flachland an der Küste. 17 % ist Hügelland von 200—600 m, 26 % ist Hochplateau bis zu 1 000 m und der Rest steinigtes Bergland über 1 000 m Höhe. Infolge dieses Reliefs ist Mozambique reich an Flüssen, die alle in mehr oder weniger reißendem Lauf in den Indischen Ozean münden und die Anlage von Staudämmen und Wasserkraftwerken ermöglichen. Nur 1 800 km der Flußläufe sind für kleine Fahrzeuge schiffbar.

Die Provinz hat mit dem Bau und der Eröffnung der Limpopo-Eisenbahn, die Bulawayo in Rhodesien mit den beiden Häfen Lourenço Marques und Beira verbindet, einen großen Fortschritt in ihrer Entwicklung erzielt. Die rund 1 200 km lange Eisenbahn gibt Rhodesien die seit langem gewünschte Verbindung mit zwei modernen Häfen, und sie fördert gleichzeitig den portugiesischen Siedlungsplan in dem fruchtbaren Tal des Limpopo, wo Staudämme für elektrische Kraftwerke und Bewässerungsanlagen im Bau begriffen sind, die das Bild des Landes sehr verändern werden. Die übrigen 2 000 km Eisenbahnlinien und ein Straßennetz von 30 000 km, das für regelmäßige Benutzung geeignet ist, lassen jetzt eine schnellere Entwicklung des Wirtschaftslebens in der Provinz erwarten.

Die Landwirtschaft hat in diesem Gebiet außerordentliche Möglichkeiten, vorausgesetzt, daß noch große Kapitalien für ihre Förderung aufgebracht werden. 19 % des Landes (rd. 14,5 Mill. ha) bieten günstige Bedingungen für die verschiedensten Arten von Kulturen, wo Großbetriebe, die mit modernen Methoden arbeiten, gute Ergebnisse erzielen. Die Viehzucht liegt hauptsächlich in den Händen der Eingeborenen und befindet sich in primitivem Zustand. Mangelhafte Fütterung und die Tsetse-Fliege verhindern vorläufig noch jede Weiterentwicklung auf breiterer Basis. Bemerkenswert ist, daß die Eingeborenen trotz ihrer primitiven Ar-

beitsweise im Jahr über 200 Mill. kg ihrer Produkte, wie Getreide, Reis, ölhaltige Pflanzen und Webwaren verkaufen können.

Kopra, Sesam, ölhaltige Pflanzen, Reis, Zucker, Mais, Tee, Kaffee, Tabak, Baumwolle und Sisal sind die wichtigsten landwirtschaftlichen Erzeugnisse. Von diesen wird Mais nicht in genügender Menge für den Eigenverbrauch erzeugt und muß eingeführt werden. Reis und Tabak decken knapp den Bedarf der Bevölkerung. Dagegen erzielen andere Produkte Überschüsse. 1953 wurden exportiert: 38 287 t Baumwolle, 38 615 t Kopra, 68 550 t Zucker, 22 831 t Sisal und 3 503 t Tee. Baumwolle machte 33 % und Kopra 12 % der Gesamtausfuhr aus. Aber die Handelsbilanz war negativ. Die Ausfuhr blieb um 668 Mill. Escudos hinter der Einfuhr zurück. Von der Kopraernte (Baumbestand ca. 12 Mill.) gehen 10 % nach Portugal, alles andere wird von Südafrika, den USA, England, der Schweiz und Deutschland gekauft. Sisal, der von hervorragender Qualität ist, findet seinen Hauptabnehmer in den USA. In Mozambique wie in Angola ist Deutschland erst seit verhältnismäßig kurzer Zeit wieder als Kunde und Lieferant aufgetreten, gewinnt aber ständig an Boden.

Die Forstwirtschaft wird in dieser Provinz systematischer betrieben als in Angola. 1 Mill. ha Wald werden rationell bewirtschaftet. Im Jahr können 500 000 Bäume gefällt werden, da für planmäßige Aufforstung gesorgt ist. Hierbei kann noch erwähnt werden, daß Mozambique das Paradies der Jäger ist, die hier Elefanten, Löwen, Leoparden, Büffel, Zebras, Gnus, Antilopen etc. finden.

Bergbau und Industrie stehen in Mozambique noch im Anfang ihrer Entwicklung. Es gibt einige 40 Bergwerksgesellschaften in der Provinz, aber ihre Produktion ist unbedeutend. Etwa 80 bis 100 kg Gold werden im Jahr an die Bank in Lourenço Marques abgeliefert; alles andere geht heimlich über die Grenze nach Rhodesien, wo es besser bezahlt wird. Eisen, Kupfer und Glimmer sind wenig ergiebig, und Graphit ist von minderwertiger Qualität. Neuerdings sind Funde von Uran und anderen wertvollen radioaktiven Mineralien gemeldet worden, deren Ausdehnung noch fraglich ist. Mozambique hat sehr ansehnliche Kohlevorkommen, deren Ausbeutung noch im Anfang steht. 1953 stellte sich die Kohlenförderung auf 161 000 t.

Die verarbeitende Industrie zählte 1953 insgesamt 321 Betriebe mit einem Kapital von 129 Mill. Escudos. Die wesentlichen Zweige sind Mühlen und Fabriken, die Tabak, Baumwolle, Pflanzenöle, Tee, Reis, Sisal etc. verarbeiten. Sie beschäftigen rund 100 000 Eingeborene. Der Eingeborene interessiert sich für Maschinerie und zeigt eine bemerkenswerte Geschicklichkeit für technische Arbeit; aber er lernt nur einen einzigen Zweig dieser Art, an dem er dann starrköpfig festhält und der zu seiner Spezialität wird, auf die er stolz ist.

Der allgemeine Eindruck ist der, daß die beiden großen afrikanischen Besitzungen Portugals, die sich einer durchaus friedlichen Entwicklung erfreuen, durch den Fünfjahresplan eine offensichtliche Tendenz zu schnellerem wirtschaftlichen Fortschritt zeigen.